

المجلد: 05، العدد: 02 (2021)، ص 654-671

شبكة السكك الحديدية الفرنسية في الجزائر، من خلال المصادر الفرنسية 1833-1857

The French railway network in Algeria, through French sources 1833-1857

رضا حوحو

جامعة محمد خيضر - بسكرة (الجزائر)

r.houhou@univ-biskra.dz

المعلومات المقال	المخلص:
<p>تاريخ الارسال: 2021/06/08</p> <p>تاريخ القبول: 2021/06/18</p> <p><b>الكلمات المفتاحية:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ الجزائر</li> <li>✓ مشاريع</li> <li>✓ السكك الحديدية</li> </ul>	<p>يعد مشروع السكة الحديدية في الجزائر من أكبر المشاريع التي فكرت فيها الإدارة الفرنسية، نظرا للحاجة المستعرة لهذه الخطوط في النقل، خاصة أن الجزائر لها موقع استراتيجي يمثل مفتاح السياسة الفرنسية في إفريقيا، ولأهمية هذا المشروع الاستيطانية والعسكرية والاقتصادية، فقد أثار جدلا بين السياسيين وصناع القرار في المитروبول الفرنسية وكذا الشركاء الاقتصاديين على اختلاف مذاهبهم الليبرالية أو الاجتماعية. على الرغم من احتدام الصراع بين الأطراف السابق ذكرها إلا أن المصالح الفرنسية في الجزائر قضت أن يصدر المرسوم التنفيذي الإمبراطوري الخاص بشبكة السكة الحديدية يوم 08 أبريل 1857.</p>
Article info	Abstract:
<p><b>Received:</b> 08/06/2021</p> <p><b>Accepted:</b> 18/06/2021</p> <p><b>Key words:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Algeria</li> <li>✓ projects</li> <li>✓ railway</li> </ul>	<p>The railway project in Algeria is one of the largest projects that the French administration has considered, given the colonial need for these lines in transportation, especially since Algeria has a strategic location that represents the key to French policy in Africa, and because of the importance of this settlement, military and economic project, it has sparked a debate between politicians and decision-makers. In the French metropolis, as well as economic partners of different liberal or social doctrines. Despite the intensification of the conflict between the aforementioned parties, the French interests in Algeria required that the imperial executive decree on the railway network be issued on April 08, 1857.</p>

يعتبر النقل من النشاطات التي عرفها الإنسان منذ الحضارات القديمة حيث احتاج في معظم جوانب حياته الاقتصادية والأمنية أن يرتحل من مكان إلى آخر وذلك من أجل تحقيق هدف الأمن والاستقرار وقد سخر لهذا الترحال العديد من الوسائل البدائية والحيوانات إلى أن اكتشف العجلة في الحضارة السومرية أين شكل هذا الاكتشاف نقلة نوعية في سيرورة تطور النقل. أما في العصر الحديث تعتبر القاطرة البخارية وشبكة السكك الحديدية من أهم جادات به الثورة الصناعية في أوروبا، حيث شكل النقل على الخط الحديدي في أوروبا قفزة نوعية مست عامل الزمن وحجم السلع على حد سواء، كما كانت عنصرا فعلا في نقل الجيوش والمعدات العسكرية، زيادة على أن الخط الحديدي كان سببا في نشأة وميلاد العديد من القرى والتجمعات السكانية، أي أنها عملت على توسيع النسيج العمراني، فشبكات السكك الحديدية قد قلبت موازين التطور لصالح الإنسان الأوربي، إلا أنها كانت تتطلب مجهودات وأموال ضخمة من أجل إنجازها وكما هو وارد في المصادر التاريخية أن الإدارة الفرنسية قد غامرت بهذا المشروع في الجزائر الكولونيالية، حيث لم يمر منتصف العقد الرابع من عمر الاستعمار الفرنسي في الجزائر إلا وكانت القاطرات البخارية تنتقل بين أطراف المستعمرة.

ما هي أهم الدوافع التي أدت بالإدارة الفرنسية أن تغامر بمثل هذه المشاريع الضخمة في مستعمرة قد لا تضمن السيطرة عليها والبقاء فيها؟ وما هي أهم الأفكار الأولية والمخططات والمشاريع الأولية التي قدمها المستثمرون إلى الإمبراطور من أجل الظفر بامتيازات التنفيذ؟ ما هي أهم البنود والخطوط التي أقرها المرسوم الإمبراطوري المؤرخ في 08 أبريل 1857؟

### 1. فكرة إنشاء سكة الحديدية

#### 1.1. شبكة السكة الحديدية والبعد الاجتماعي الاستيطاني

إن ظهور فكرة إنشاء سكة الحديدية في الجزائر يعكس الاهتمام المفرط للإدارة الاستعمارية بهذه المستعمرة ونية الاستيطان فيها. حيث تعتبر الجزائر مفتاح السياسة الفرنسية في إفريقيا كما مثلت السكك الحديدية للإدارة الاستعمارية سياسة ناجعة في استيطان المعمرين وانتشار نفوذهم في الجنوب، الشرق والغرب، زيادة على هذا فقد اعتبر خط الحديد بمثابة الوسيلة الفعالة لتوطين ونشر القرى الكولونيالية في جميع أنحاء المستعمرة، كما كان أداة للتوغل به نحو الصحراء، حيث قال بيردو Burdeau: "إن خريطة السكك الحديدية هي خريطة للكثافة السكانية الأوروبية إلا تلاحظون أن خط الحديد يمثل نهرا استيطانيا ينقل المستوطنين واضعا إياهم على ضفتيه"<sup>1</sup>. بالإضافة إلى هذا، فقد طالبت الإدارة العسكرية بضرورة إنشاء شبكة السكك الحديدية كطرق سريعة ومضمونة لنقل الوحدات العسكرية نحو مناطق الثروات.

#### 2.1. شبكة السكة الحديدية والبعد العسكري

في الجانب العسكري فكثيرا ما طالبت الإدارة العسكرية بضرورة إنشاء شبكة السكك الحديدية كطرق

سريعة ومضمونة لنقل الوحدات العسكرية نحو مناطق الثورات والانتفاضات أي بلغة عسكرية المناطق الساخنة. كما مثل خط الحديد آلية جديدة في يد الجيش يسرت له سرعة الحركة مع القدرة الكبيرة للشحن في نفس الوقت مكنته من الوصول إلى مناطق الثورات وقمعها وجاء هذا في إشادة نقيب الفرقة السادسة عشر للمشاة لجيش إفريقيا **L'armée d'Afrique** فريتش **Frisch.R.G** حيث كتب: "إن سكة الحديد هي ما تحتاج إليه الجيوش والأساطيل دائما فهي وسيلة ورمز ومحرك قوة قياسي وأداة للسيطرة والغزو"<sup>2</sup>. إن اشتراك كل من المصالح وشركات سكك الحديد والرأي العام للمعمرين دفع بمسالة إنشاء سكك حديدية في الجزائر بأن تطفو على الساحة بشقيها السياسي والاجتماعي كمشكلة شغلت كل هياكل الإمبراطورية مما نتج عن هذا تدعيم هذه المسألة بعدد من المشاريع الأولية قصد بناء أول سكة حديد جزائرية.

## 2. أولى مشاريع سكة الحديد

بالإضافة إلى الفوائد التي ستجنيها الدولة والمعمرون وشركات السكك الحديدية كانت هناك عوامل محفزة عجلت بظهور المشاريع المبكرة لإنشاء شبكة السكك الحديدية منذ السنوات الأولى للغزو ومن دون أن يتم تثبيت أسس المخطط الاستعماري الفرنسي للجزائر، بدأ التخطيط للاستيلاء على المستعمرة اقتصاديا وهذا عن طريق تدعيمها ببنى تحتية تمثلت في مشروع شبكة السكك الحديدية.

### 1.2. مشاريع سكة الحديد عند التيار السان سيموني في مستعمرة الجزائر

لقد كان التيار السان سيموني **Saint-simoniens** أول من اقترح بناء سكك الحديد في الجزائر<sup>3</sup>، وفي بداية 1833 نشر **Emile Pereire** مقالا في جريدة الوطن **National** مدافعا فيه عن ضرورة إنشاء سكك الحديد في المستعمرة الجديدة ومنتبأ بالفائدة التي يمكن الحصول عليها من هذه المشاريع<sup>4</sup> في هذا المقال طلب إنشاء سكة حديد تربط عنابة بقسنطينة وأخرى تربط الجزائر بوهران، وكان يقصد بذلك خلق شبكة أولية تربط المدن الساحلية الكبرى وهران العاصمة وعنابة بمركز السوق الداخلية المحلية قسنطينة أي تحويل التجارة والمنتجات الزراعية نحو الموانئ.

كما أوكل **Emile Pereire** مهام انشاء وتهيئة معابر هذه الشبكة إلى الجيش أما بالنسبة للأراضي التي ستمتد عليها الشبكة فتزعم من ملاكها مقابل تعويضات مالية حيث تعود ملكيتها لصالح الشبكة كما قدر **Emile** نفقات هذا المشروع بحوالي 25 مليون فرنك فرنسي<sup>5</sup>.

كما أشار **Pereire** إلى أن لشبكة سكك الحديد دورا عسكريا فعلا بالإضافة إلى فوائدها الاقتصادية والاجتماعية (حيث استطاع عن طريق عربة البخار أن نقضي على الثورات وهي في مهدها) وفي ذلك إشارة إلى السرعة التي توفرها عربة البخار لمجموعات الجيش إذا ما قورنت بخدمات الطرق. وأشار **Emile** في هذا المقال إلى القدرة الهائلة التي يتمتع بها القطار فيما يتعلق بكميات الشحن وكيفية استخدامه في نقل الجيوش بأقل التكاليف<sup>6</sup>.

## 2.2. مشاريع سكة الحديد والقطاع الاستثماري في الجزائر الكولونيالية

أما فيما يخص القطاع الاستثماري فقد مثل رجل الأعمال السانسموني Paulin Talabot نجاح مشروع السكك الحديدية في الصناعة الاستخراجية، إذ حقق هذا الأخير في سنة 1860 نجاحا لمقاولته واعتبرت نموذجا للمؤسسة الاستثمارية الاستعمارية في الجزائر. وعلى الرغم من هذا فإن دور السان سيمونين لم يكن عاملا أساسيا ومؤثرا لنجاح مشروع شبكة السكة الحديدية في الجزائر إذ لم يستطع الكثير منهم تحقيق النجاح الذي أحرزه Paulin Talabot<sup>7</sup>. إلا أنهم وبصورة غير مباشرة كانوا الدافع الذي أثرى مسألة شبكة السكك الحديدية بمشاريع عديدة اختلفت في أهدافها وإشكالاتها والتي سيأتي بيانها فيما يلي:

### 1.2.2. مشروع M. de Redon و Lichlin

لقد تم تهيئة أول مشروع لسكة حديد بالنسبة لفئة المستثمرين الأوروبيين كان في سبتمبر 1844 بحيث تقدم كل من M. de Redon (مهندس مدني) و Lichlin بطلب رخصة لإنشاء سكة الحديد الجزائر - البلديّة من الماريشال Bugeaud<sup>8</sup>. حيث ضمنه خط ربط بين مدينة الجزائر والبلديّة، يمدد على سفوح جبال الأطلس وجاء هذا الخط مقتصرًا على المنطقة كونها توفر له الاستقرار الأمني حيث كانت تعد آنذاك من المناطق الأولى التي استطاع الاستعمار ضمها تحت سيطرته وإخماد المقاومة فيها، إذا كانت تعتبر من أخصب الأراضي في الجزائر أي بصورة فهي مجال حيوي لنشاط زراعي اقتصادي كبير<sup>9</sup>.

هذا الأمر الذي دعا موافقة كل من مجلس الحكومة وبيجو على هذا الطلب حيث منحا مدة 6 أشهر للشريكين لتحضير مشروع كامل. وكانت أولى الخطوات تتمثل في تكليف (Chevalier) M-Lazaire Luce وعضو في Conseil général de la légion d honneur وعضو في غرفة التجارة بتأسيس شركة محدودة الصلاحيات (شركة Joint Stock) بهدف إنشاء سكة الحديد. وكان الماريشال "Bugeaud" أكبر الداعمين لهذا المطلب حيث دافع عنه لدى وزارة الحرب، ففي رسالة كتبها إلى وزارة الحرب بخصوص De Redon: "... لا احتاج (...). لتذكيركم بكل الفوائد التي يمكن الحصول عليها بعد إنشاء طريق الاتصال هذا، حيث سيعطي دفعا كبيرا للتجارة وكذا للاحتلال الذي يحتاج في أولى المستوطنات إلى وسيلة اتصال سريعة ورخيصة"<sup>10</sup>.

بالنسبة له كان مشروع سكة الحديد هو السلاح الفعال والوسيلة الفعلية لتحقيق احتلال دائم وتوفير الأمن في سهل متيجة وكل المنطقة ما بين العاصمة والبلديّة بعد عدة نقاشات اعتبرت مصلحة الجسور والطرق (Conseil général des ponts et chaussées) في أواخر 1845 أن هذا مشروع لم يتم تحضيره بشكل جاد، وفشلت أولى المحاولات بعدما علقت عليها آمال كبيرة وهذا سبب مطالب شركة سكة الحديد ففي جويلية 1845 طلبت توزيع المباني الموجودة في العاصمة المقدرة بـ 24 مليون فرنك على الشركاء لكي تعود لإنشاء سكة الحديد، وفي هذه الظروف أعلن حاكم العام: "...في وجه هذه المطالب الخيالية) تؤمن الحكومة بأنه) لا يوجد لحد الآن احتياج لإنجاز مشروع سكة الحديد"<sup>11</sup>.

هذا التناقض في وجهات النظر وتصريحات الإدارة الاستعمارية، والذي مفاده الاعتراف بأهمية هذه السكة والحاجة إليها وهذا أثناء تقديم "M.de Redon" طلبه ثم الموافقة عليه ثم التأكيد لعدم وجود حاجة فعلية لها تارة أخرى بعد ذلك رفض المشروع بصورة نهائية، ولقد تكررت هذه الظاهرة في تاريخ سكك الحديد عدة مرات<sup>12</sup>.

وقد تم عرض طلبات أخرى خلال نفس الوقت، حيث عرض M.Elie.Petit في أكتوبر 1844 التكفل بالدراسات الضرورية لإنشاء سكة الحديد الجزائر البلدية. ومع نهاية 1845 طهرت شركة جديدة تدعى Couput et Lacrouts عرضت هي الأخرى مشروعاً جديداً يخص نفس الخط. لكن كل هذا بقي مجمداً من قبل وزير الحربية وبلا رد يذكر من قبل وزارة الحرب ككل، وهذا إلى حين السيطرة على المنطقة عسكرياً أي القضاء على بقايا المقاومة فيها واستتباب ظروف الأمن والاستقرار<sup>13</sup>.

إن الدوافع والأسباب التي حفزت على اختيار هذه المنطقة لتنفيذ هذا الخط (وهو خط العاصمة، البلدية والذي يمتد على طول 49 كم) عديدة ومتنوعة من أهمها:

- الأهمية الاقتصادية للمنطقة الممتدة بين البلدية والجزائر، فبالإضافة إلى حيويتها العمرانية، فهي تتمتع بمساحات شاسعة من الأراضي الخصبة الصالحة للزراعة مما شجع شركات السكك الحديدية على التنافس عليها بحيث أصبحت تنظر لها على أنها مصدر نشط في تحقيق الاستثمار والأرباح.
- كان ينظر لهذه المنطقة بما تتيح لها من مميزات جغرافية على أنها أحسن وانسب المناطق الواقعة غرب الجزائر العاصمة بحيث يجعل من البلدية مركزاً عسكرياً حصيناً وقوياً.
- ومن المنظور الاستراتيجي الحربي فإن هذا الخط الحديدي سوف يحمي المناطق الواقعة غرب الجزائر العاصمة ويجعل من البلدية ناحية عسكرية متقدمة على العاصمة تسهل للجيش الانطلاق منها والتوغل نحو الغرب.
- بالإضافة إلى أن الاختيار لشركات السكك الحديدية للأراضي كان محدوداً بسبب المقاومة الشديدة غرب وادي الشلف التي كانت سبباً في توقف المد الاستعماري هناك خلال هذه الفترة<sup>14</sup>.

### 2.2.2. مشروع Lacroix Eugene و Frederic

في 1854 عرض كل من "Frederic" و "Lacroix Eugene" مدعومين بجماعة انجليزية (Hanky، Cladstone، Hope) وأخرى ألمانية (Koenigwoar، Erlange Coldschmidt) القيام بإنشاء سكة حديد تربط سكيكدة وسطورة "Stora" بقسنطينة، والذي يمتد على طول 87 كلم ويعتبر هذا الأخير من أنشط خطوط العبور في القطر الجزائري، حيث يربط ميناء سطورة بأحد أكبر نقاط التجارة في المستعمرة قسنطينة على أن يتم تمديده لاحقاً شمالاً نحو سطيف وجنوباً نحو باتنة، مع إرفاق مشروع هذا الخط الحديدي بمشروع صيانة وتجديد ميناء سطورة الذي سيدعم الحيوية التجارية لهذا الخط<sup>15</sup>.



من الدوافع التي أدت بـ "Lacroix" التفكير في جلب رؤوس أموال أجنبية وإنشاء مثل هذه المشاريع الضخمة هي الأزمة الاقتصادية التي حلت بفرنسا، ويظهر هذا في رسالته التي رفعها إلى رئيس المجلس الاستشاري للجزائر والتي جاء فيها: "إن الوضع الاقتصادي والصناعي في فرنسا ينبئ بحلول أزمة قد تسبب اضطرابات مثل تلك التي حدثت في سنوات 1849-1851 والتي أدت إلى هروب كميات كبيرة من رؤوس الأموال إلى الخارج، مما دفعنا إلى التفكير في جلب رؤوس أموال أجنبية إلى الجزائر واستثمارها في هذه المستعمرة الفرنسية، ومما صعب من هذه العملية كون أن رأس المال لم يكن موجها للدولة الأم وإنما هو موجه لمستعمرة فرنسية، ولقد اتصلنا بإنجلترا وألمانيا وقد وافقوا على طلباتنا بكل ثقة"<sup>16</sup>.

لقد أرفق "Lacroix" مشروعه هذا بدراسة مالية شملت مشروع الخط الحديدي والميناء. فدرت التكاليف بحوالي 44 مليون منها 4 ملايين خاصة بفرع سطورة "Philippeville" وتكاليف لميناء تصل إلى 2 مليون كما ضمن هذا المشروع عدة شروط مالية من بينها منحهم نسبة 5% من ضمان الفائدة العامة للمشروع مع تنازلات عن الأراضي التي تجاور الميناء وكذا التي تقع على طول الطريق المخطط لإنشاء السكة حيث أثقلت هذه الشروط كاهل الدولة المتعب اقتصاديا آنذاك مما جعل مصيره كسابقه وأعلن فشله<sup>17</sup>.

### 3.2.2. مشروع Warnier

لم تبقى قضية شبكة السكك الحديدية مقتصرة على هذين المشروعين (مشروع "Dorndt" ومشروع "Lacroix") بل تم إثرائها بمشاريع أخرى شملت غرب ووسط البلاد حيث اهتم "M. Garbé" بخطوط أخرى تصل إلى وهران، وقدم مشروعاً للتفرعات التي ستربط هيليل، مستغانم وتلمسان بنفس الشروط التي وضعها أوجين وفريديريك لاكروا، وهي 5% من ضمان الفائدة وتنازلات عن الأراضي وأيضاً إنشاء مخازن في المدن التي تصل إليها هذه خطوط وخاصة تلمسان<sup>18</sup>.

ولقد ختمت قائمة المشاريع التي عنيت بشبكة السكك الحديدية بطلب كل من Mac-carth Ranc وWarnier Delavigne Serpoler سنة 1854 التنازل عن شبكة كاملة حدودها على خريطة دون تقديم المشروع مسبقاً، وتضمنت ما يلي:

- خط من الجزائر إلى وهران مار بـ Maison Carrée، بوفاريك، البليدة، فجاج، بورومي، مورة (في واد الشلف)، القنطرة Orleanville، غليزان، هيليل وتليلات.

- خط من عمورة إلى قسنطينة، يصعد واد شلف قرب Boughari ومن هناك إلى واد الرمال مارا بهضاب بني سليمان والمجانة، تاركا شماله Aumale (سور الغزلان)، برج بوعريريج وسطيف.

- خط من قسنطينة إلى Philippeville ومن عنابة صاعداً إلى واد بومرزوق في جزء منه ومارا بواد الزناتي وبوحمندان ثم من مجاز عمار إلى مرتفعات فجوج بعد عبورها مجدداً بـ Philippeville عبر Jemmapes و Saint-Charles وإلى عنابة عبر شمال بحيرة فزارة.

- خط معزول من تلمسان الى معسكر مارا بسيدي بالعباس مع تفرعات نحو مستغانم، تنس وبجاية. كما طالبوا بفائدة قدرها 5% وتنازلات عن أراضي ومناجم<sup>19</sup>.

خلافا للمشاريع السابقة التي كانت تشمل خطوط قصيرة منقطعة وقصيرة وفي مناطق آمنة تمت السيطرة عليها من طرف الفرنسيين فلقد قدم هذا المشروع - أي مشروع Mac carthy, Warnier - مخططا شاملا لمعظم أنحاء المستعمرة حيث يمتد غربا نحو وهران ويمر بالعاصمة وسطا ليصل الى عاصمة الشرق قسنطينة بالإضافة إلى تفرعاته الثانوية التي تسمح بربط معظم سهول المستعمرة بهذا الخط المركزي.

حيث سمحت هذه النظرة الشاملة للمخطط أن يكون لبنة أساسية في البرنامج المستقبلي للشبكة، بالإضافة إلى أنه سيقدم لقطاع التجارة في الجزائر والتبادلات المحلية دفعا جديدا بديلا للطريقة التقليدية والتي تمثلت في الطرق المعبدة التي كان النقل عبرها مكلفا وبكميات محدودة، وكذا المسالك الهاربة أي المسالك غير المعبدة التي كانت معبرا للقوافل التجارية بالنسبة للأهالي كما كان يهدف هذا المشروع إلى تحويل مسار التجارة المحلية من شمال- جنوب الى شرق- غرب.

لتقدير التكاليف هذا المشروع اقترح الحاكم العام المار يشال فايون Vaillant إنشاء لجنة تتكفل بكل الدراسات اللازمة وتحدد مخطط لشبكة واسعة حيث أوكلت هذه المهمة الى الجنرال شابو لاتور Chaboud Latour، وفي تقريره العام الذي كان قد رفعه لهذا الأخير والمتعلق بمشروع الشبكة الواسعة المقترحة من طرف ماك كارتري، علق شابو لاتور بصفة عامة على ضرورة انجاز مثل هذا المشروع، وحاجة المستعمرة بقوله: "... إن الاستغلال الزراعي والمنجمي لممتلكاتنا بإفريقيا يتطلب بشكل حتمي نقل سلع ثقيلة وبكميات كبيرة وتكون غير مكلفة إذا تمت عن طريق البحر، لذلك يجب ربط مراكز الإنتاج بموانئ المستعمرة بطرق حديدية تختصر المسافات وتتيح لنا النقل بكميات كبيرة"<sup>20</sup>.

كل هذه التصريحات التي ضمنها الجنرال في تقريره المرفوع إلى الحاكم العام بشأن الانجازات التي تستحقها شبكة السكك الحديدية هي تصريحات قريبة الى الواقع، وتمس الحقيقة الاقتصادية للمستعمرة، إلا إن هدفها يتجلى بوضوح في قوله: "لو تم لنا تحقيق هذا المشروع فورا سيسمح لنا أن نسلم الجزائر في أسرع وقت وبطريقة جدية إلى المعمرين، ولأن المشروع يتطلب مجهودات وأموال كبيرة فعلى أن نحول جزءا مما يبذل في الحرب الأوروبية إلى الإشغال العمومية بالجزائر".

يعني هذا بسط أو احتلال فرنسا لمستعمرة الجزائر في أقصر مدة وبأقل التكاليف حتى يتم لها إنعاش اقتصادها بالثروات والمنتجات الجزائرية.

على الرغم من أن شركة Warnier و Mac Carthy لم تحقق ما كانت تصبو اليه من الحصول على امتيازات وأرباح حيث لم تتل رضا الحكومة، إلا أن أفكارها شكلت أساس مرسوم 8 أبريل 1857 الذي يقضي بالمشروع في تطبيق مخطط شبكة سكك الحديدية بصفة عملية، والذي وضعه وزير الحربية المارشال Vaillant

### 3. الأسباب التي أدت إلى فشل المشاريع الأولية لإنشاء السكة الحديدية

#### 1.3. موقف الشركات الخاصة

إن من بين أكثر الطلبات أثرا بخصوص إنشاء شبكات سكك الحديد في الجزائر طلب James de Rothschild رغم فشله في الأخير أكد على استعدادة لقبول رخصة إنشاء شبكة كاملة- بدون تحديد برنامج هذه الشبكة على أساس قانون 11 جوان 1842 أي أن الدولة تتكفل بتنفيذ البنى القاعدية والأعمال الرئيسية<sup>22</sup>، مما يعني تقليل مهام المتعهدين. ولدعم طلبه وشرح شروطه كتب رسالة إلى وزارة الحرب سنة 1856 مؤكدا فيها لضمان الانجاز السريع لهذا المشروع الهام لا بد من تدخل شركة خاصة كما يجب على الدولة تكليف الشركة بمختلف الأعمال المرتبطة بسكك الحديد، كبناء أحواض رسو السفن بميناء العاصمة وتحسين ميناء وهران، تنس، سطورة... وفي الأخير يجب أن تحصل هذه الشركة على امتيازات أكثر من باقي الشركات في الحصول على الأراضي القريبة من سكك الحديد<sup>23</sup>.

بعد دراسة هذه الطلبات، بدا واضحا أنه وحتى بعد إعلان مرسوم التصنيف décret de classement لم يكن هناك عرض مقنع من قبل الشركات الخاصة، فقد كانت طلبات الشركات الخاصة مبالغيا فيها، بكل المعايير، مع وجود اختلافات بسيطة حيث طلبوا ما يلي:

\_ ضمان الدولة لفائدة تقدر بـ 5% للمستثمرين.

\_ منح الأراضي اللازمة للإنشاء مجانا.

\_ اجبارية وجود يد عاملة مجانية indigènes corvées.

\_ حق التزود بالخشب من غابات الدولة.

\_ امتياز بـ 10000 هكتار أو أكثر وتكون من أجود الأراضي لفائدة الشركة.

\_ الاستفادة من كل المخزون المعدني المكتشف أثناء الانجاز.

\_ دعم مالي من طرف الدولة.

\_ استغلال الشبكة من طرف الشركة المنجزة لمدة 99 سنة<sup>24</sup>.

يعود السبب الحقيقي لهذا الارتفاع لدفتر الشروط الى الصراع السياسي الاقتصادي الذي كان آنذاك سائدا على مستوى القمة، حيث انقسمت إستراتيجية إنشاء الشبكة الى قسمين، قسم يؤيد المشروع بطابع سياسي عسكري كولونيالي بينما يذهب الطرف الآخر إلى ترجيح القطاع الاقتصادي النفعي، ولقد مثل الرأي الذي يقول بالإستراتيجية السياسية العسكرية والحربية للشبكة كل من وزارة الحربية والحاكم العام، بينما يذهب الرأي العام للمعمرين واللوبيات الصناعية المتمثلة في الشركات الخاصة الى تأييد شبكة السكك الحديدية ذات منفعة اقتصادية بحتة، إذا تركز في المناطق الخصبة والمستقرة امنيا على عكس الأولى التي يجب إن تمتد في معظم أرجاء المستعمرة كي يتم لوزارة الحربية إخضاعها تماما للسلطة الفرنسية<sup>25</sup>.



رغم النقاش والجدل الكبير إلا أنه صار واضحا من خلال كل من هذه الطلبات والعروض بأن تجهيز المستعمرة بشبكات سكك الحديد أضحى أمرا لا بد منه ومشاركا بين الكل، مع أن المشاريع المعروضة لن تفيّد كل البلاد على الرغم من جل المشاريع المقترحة من طرف الشركات كانت تخدم مصالحها الاقتصادية دون المراعاة الى الفائدة التي ستجنيها المستعمرة لأن الشركات سكك الحديد الخاصة لا تفكر إلا في المكاسب وضمان مستقبلها لذلك لم تفكر إلا في المناطق ذات الأهمية الاقتصادية مستثنية المناطق ذات الفائدة المحدودة والتي يجب أن تقبل بشبكات الطرق القديمة.

### 2.3. موقف السلطة (الحاكم العام)

حسب الخطة المرسومة لرؤية المهندس السامي الحربي، طلب الحاكم العام الفرنسي من وزير الحربية الترخيص الذي يقضي بمتابعة الدراسات اللازمة لإنشاء المخطط عام لشبكة سكك حديدية جزائرية وبإقامة دراسة فيما يتعلق بالجزء الرابط بين البليدة- العاصمة والذي كان قد تم بخصوصه عقد اتفاقية سابقة ويقصد بهذا توقيف كل الأعمال التي تجري دون دراسة سابقة لها<sup>26</sup>.

لقد أدت اقتراحات الحاكم العام الى لفت انتباه وزير الحربية بل تعدته إلى الإمبراطورية الذي اخذ بعين الاعتبار فكرة إنشاء شبكة سكك حديدية في الجزائر وتبناها بصفة شخصيه حيث أشرف بشخصه (اسمه) على إقامة دراسة تقنية شاملة لمخطط شبكة سكك حديدية وبغض النظر عن العراقيل التقنية كانت هناك عراقيل تمويل تتعلق بالبحث عن مصادر تدعيم المخطط وانجاز الشبكة مما أدى بالإمبراطورية الى التأخر في إصدار المرسوم والذي سيتم بصدوره الشروع في إنشاء شبكة السكك الحديدية الجزائرية. حيث اقترح هذا الأخير لتدعيم المصادر المالية والتخفيف أعباء الدولة يتكفل الجيش بالإعمال التخطيطية والتهيئة لمخطط الشبكة على أن يتم لاحقا تسليم الأعمال الفنية وايقال مهمة انجاز الخطوط إلى جهات أخرى. وفي المقابل نجد وزير الحربية الذي يتقاسم الرأي مع الحاكم العام الذي يقول بأن اتجاه مجموعات الجيش في الأشغال العامة لمشروع شبكة سكة حديدية هو إجهاد لها وإنقاص من دورها في مهامها الأساسية الموكلة إليها ويقصد بها العمل العسكري في المستعمرة<sup>27</sup>.

لقد أدى هذا الانقسام إلى ظهور رأيين متباينين حيث مثل الإمبراطور الرأي الأول الذي ينص على أن الدولة هي التي تتكفل بإنشاء الشبكة حيث يكون لها الحق التام فيما بعد في استغلالها دون اي شريك، بينما ذهب أنصار الرأي الثاني وهو الحاكم العام ووزير الحربية إلى القول بأن تكفل الدولة سواء عن طريق الجيش أو مؤسساتها العامة سيؤدي بها إلى صرف تكاليف باهضة مما يضطرها إلى الاستدانة من المصادر الخارجية وإذا علمنا أن خزينة الدولة مرهقة في هذه الفترة وكرأي بديل اقترحا اليد العاملة المدنية الجزائرية على أن تسخر لإنجاز المخططات الأولى لهذه الشبكة وكذا القيام بأعمال شق الخطوط ثم تثبيتها فيما بعد كيد عاملة أساسية رخيصة<sup>28</sup>.

من جهة أخرى عمد وزير الحربية إلى تشكيل لجنة أوكل لها مهمة دراسة مشاريع ومن ثم طالبي الامتياز من اجل معرفة نواياهم، وكذا تشكيل نظرة عامة حول رؤاهم، وقد توصل في ذلك إلى قناعة مفادها أن تحمل الدولة أعمال إنشاء أو شق السكك الحديدية الجزائرية سيكلفها أعباء مالية كبيرة ترهق الخزينة العامة للدولة خاصة إذا علمنا أن المستعمرة حديثة النشأة ولا زالت تتعرض إلى أزمات مختلفة<sup>29</sup>.

لقد أدت هذه الأسباب مجتمعة إلى اختيار نظام الامتيازات ولم يقف الأمر عند هذا الحد، إنما تجدد مرة أخرى وبين نفس الأطراف ونقصد بذلك وزير الحربية والحاكم العام والإمبراطور إذا فرضت طرح منح الامتياز مناقشة وجدلا واسعين. حيث تعلق الأمر بمنح الامتياز الى شركة واحدة كبيرة أو عدة شركات صغرى لدراسة مقترحاتها ثم اختيار الأفضل.

كما تخلق هذه العملية ما يسمى بالمنافسة بين الشركات، فتكون بذلك الحكومة قد تحصلت على أفضل المشاريع وأنجعها مع أحسن دفتر شروط وكان من بين الأمور التي دفعته إلى هذا الاختيار خشية من أن تنفرد الشركات كبرى بضمانات فائدة كبيرة.

أما بالنسبة للإدارة ونقصد بذلك الحاكم العام- فقد ذهبت إلى أن الشركات الصغرى عاجزة على ضمان إنشاء مخطط الشبكة العامة، أو الأجزاء الوعرة المسالك والتي تفقد فيها عائداتها بل تقتصر على إنشاء الأجزاء التي تراها تضمن لها تحقق عائدات كافية تغطي حجم التكاليف، خلافا للشركات الكبرى التي تتكفل بإنجاز كامل الشبكة بما يسمح بتغطية مواضع تطبيق تسعيرة مختلفة من خط لآخر حسب استعمال كل منها ليتمكن من تعويض الخسائر المتوقعة على مستوى بعض الخطوط الأقل استعمالا وبذلك تخفف الإدارة وقع الارتفاع ضمان الفائدة على الخزينة<sup>30</sup>.

لقد استغرقت المناقشات وقتا طويلا دون الوصول الى نتيجة تقضي بالشروع الفعلي في إنشاء شبكة عامة للسكك الحديدية في الجزائر إذ استمر هذا الوضع إلى غاية 1856. ولقد أدى هذا الصمت الى غضب المعمرين الذي كانوا يطالبون بالشروع في انجاز شيكه السكة الحديدية، أما وزير الحرب الذي كان منشغلا بقضية شبكة السكك الحديدية في الجزائر، فقد اهتم بما يمكن أن يحدثه تقرير وزير الفلاحة والتجارة والأشغال العمومية الذي رفعه سابقا للإمبراطور والذي خلى من اي ذكر لهذه القضية ومن انطباع سيء أدى الرأي العام في الجزائر<sup>31</sup>.

فتنظن كاتب الدولة، وأمين وزارة الحربية الماريشال فايون إلى ما سيحدثه نشر التقرير الذي يتضمن المطالبة بتنفيذ شبكة السكك الحديدية في الجزائر، فسارع إلى رفعه إلى الإمبراطور مباشرة، حيث كان هذا التقرير بمثابة خطوة نحو تهدئة السخط الذي ساد المستعمرة والخطوة الفاصلة لقضية شبكة السكك الحديدية حيث كان هذا التقرير فيما بعد يمثل الأرضية التي سيرتكز عليها المرسوم الإمبراطوري الذي يقضي بالشروع في تنفيذ أعمال شبكة السكك الحديدية الجزائرية وهو مرسوم 8 أفريل 1857<sup>32</sup>.

#### 4. المرسوم الامبراطوري لتصنيف شبكة السكك الحديدية في الجزائر 08 أبريل 1857

##### 4. 1. مرسوم 8 أبريل 1857

لقد جاء مرسوم 8 أبريل 1857 على إثر إمضاء الإمبراطور ومصادقته على التقرير الذي رفعه الماريشال فايون Vaillant حيث حدد هذا الأخير المعالم الأولى لشبكة السكك الحديدية الجزائرية مع توضيح معاييرها الرئيسية

لقد جاء مرسوم 8 أبريل 1857 لا يشكل في عمقه سوى وعودا شكلية للرأي العام الأوربي بادرت الحكومة سنة 1858 في استئناف الأعمال المتعلقة بخط البلدية -الجزائر دون أن تنتظر رخصة عملية من الهيئة العليا أي الإمبراطور، وقد اعتمدت في ذلك على الجيش كيد عاملة.

لقد خصص لهذا الخط غلاف مالي قدر بـ 1500.000 فرنك فرنسي و 600.000 فرنك فرنسي مأخوذة من الميزانية السابقة للخرينة المحلية للبلدية<sup>33</sup>.

في غضون ذلك استمرت الدراسات إلي كانت قائمة على شبكة السكك الحديدية الجزائرية والتي كانت قد وقعت بمرسوم 8 أبريل 1857 وكذا دراسة قوائم الشروط المقدمة من طرف الشركات والتي عن طريقها سيتم الفصل في طبيعة الامتياز المتعلقة بالشبكة، وقد أدت هذه الدراسات (معايير الشبكة وكذا اختبار قوائم الشروط المقدمة) إلى سن قانون 20 جوان 1860، الذي اقر رسميا بالترخيص العملي في الشروع في انجاز ثلاثة خطوط عادية الأول في الشرق يربط بين Philippeville وقسنطينة يمتد على طول 87 كم، والثاني في الوسط يربط بين الجزائر والبلدية يمتد على طول 51 كم، وفي الغرب خط يربط بين وهران و Saint-Denis du Sig يمتد على طول 52 كم<sup>34</sup>.

مما نلاحظه في هذا المخطط الجديد أنه ربط الموانئ بأقرب أهم النقاط وهي إما تجارية او زراعية تحتوي على أراضي خصبة وتتشرك جميعها في أنها ليست بها مقاومة وأنها خضعت للإدارة الفرنسية بصفة نهائية اي أمانة عسكريا، كما جاء هذا القانون 20 جوان 1860 بمخطط غير - إن لم نقل - ألغى المخطط العام الذي جاء به مرسوم 8 أبريل 1857، إذ أنه يعتبر أعمال جزئية من شبكة عامة تعود أسباب تجزئتها لعدة خلفيات منها:

- نقص الخبرة أو محدوديتها بجغرافية المستعمرة، مما سيقوع الإدارة الفرنسية في حسابات خاطئة قد تكلف ميزانية الدولة أموال باهظة كأن تشق طريقا في منطقة ميتة طبيعيا واقتصاديا دون أخرى حيوية.

- عدم يقين الفرنسيين بأن المستعمرة أصبحت مقاطعة من الإمبراطورية، وهذا يعني أن جيش شمال إفريقيا الفرنسي لا زال في مرحلة الغزو والتوسع ولم يعلن بصفة نهائية على الإلحاق الفعلي للجزائر بفرنسا، أي أنه لم يثبت إقدامه فيها جراء المقاومة الشعبية التي لاقاها ولا زال يلقاها، مما اضطره هذا الوضع على الخوف من المغامرة بمشاريع ضخمة كمشروع شبكة السكك الحديدية في بلاد لا يضمن استقرارها.

## شبكة السكك الحديدية الفرنسية في الجزائر، من خلال المصادر الفرنسية 1833-1857

وكل مرة كانت الظرفية التاريخية التي تعيشها المستعمرة، تقف حجرة عثرة في وجه طموح المستعمر مما عطل وأخر في سرعة انجاز شبكة السكك الحديدية الجزائرية، وبصيغة أخرى في سرعة تسليم الجزائر للإدارة الاستعمارية اقتصاديا<sup>35</sup>.

إن الخطوط الثلاث التي سبق ذكرها والمتمثلة في سطورة قسنطينة والبليدة الجزائر ووهران - Saint Denis du Sig قد سلموا لبعض الرأسماليين وهم السادة "M Rostand" و" M Consorts" والين شكلوا فيما بعد شركة السكك الحديدية الجزائرية. إن الاتفاق على الامتياز الذي يمنح هذه الخطوط لأصحابها تم بموجب اتفاقية 7 جويلية 1860 والتي اقراها المرسوم الإمبراطوري في 11 جويلية من نفس السنة. أثناء هذه التسويات القانونية التي كانت تقوم بها الإدارة الفرنسية كانت الأعمال قائمة حيث قطعت إنجازات شبكة السكك الحديدية شوطا كبيرا كانت قد بلغت في خط الجزائر - البليدة الأعمال التخطيطية والأعمال الفنية إلى المقاطعة التي تضم الأحواض الواقعة بين آغا وبوفاريك.

لقد تحصلت شركة السكك الحديدية الجزائرية على إعانة مالية قدرها 6 مليون فرنك فرنسي وضمن فائدة 5 % لرأس مال يقدر ب 55 مليون كحد أقصى، إلا أن المشاكل المالية التي تعرضت لها الشركة حالت دون تحقيق الملتزمين لأهدافهم وربط الأشغال إلى مشارف البليدة حتى يتم بذلك ما اتفق عليه في الامتياز الممنوح 8 جويلية 1862، والذي يقضي بمنح الخط لاستغلال في تاريخ الاتفاقية ولكن وقبل التخلي عن المقولة، تحصلت شركة السكك الحديدية الجزائرية على سعر فائدة إضافي كما منح لها بعض التعديلات في دفاتر الشروط التقنية، وعلى الرغم من هذه التسهيلات التي قدمتها السلطات لهذه الشركة، فضلت الشركة المتعاقدة والموقعة على الامتياز السابق التنازل عليه لصالح شركة أخرى فرنسية من اعرق شركات سكك الحديدية ونقصد بذلك شركة باريس - ليون - البحر الابيض المتوسط " PLM " حيث منح لها وفق هذا التنازل انجاز الخطوط السابق ذكرها في اتفاقية 11 جويلية 1862، وهذا اثر اتفاقية جديدة عرفت ب 31 مارس 1863، ولقد تم التعديل تحت إشراف الحاكم العام للجزائر<sup>36</sup>.

لم يقتصر الأمر على هذا التنازل لصالح شركة باريس - ليون - البحر الابيض المتوسط حيث حدا المارشال Randon حذو كل من السيد Rostand و Consorts رؤساء الشركة الجزائرية للسكك الحديدية، إذ تنازل عن انجاز الخطوط التي كانت موكلة إليه والمتمثلة في فليب فيل Philippeville قسنطينة بالشرق ووهران Saint Denis بالغرب والبليدة العاصمة بالوسط، هذا إثر الاتفاقية التي عقدتها PLM والتي أقرت بمقتضى المرسوم المؤرخ ب 11 جوان 1863<sup>37</sup>.

### 2.4. مضمون المرسوم

لقد أدى كل من حماس المعمرين ونمو الاهتمام بفكرة شبكة السكك الحديدية الجزائرية، كوسيلة نقل فعالة وضرورية لمستعمرة الجزائر، إلى طرحها كقضية سياسية شغلت كل مجالس المستعمرة، الأمر الذي دفع

وزارة الحربية إلى نشر تقرير هام، كان قد أعده الميريشال فايون ورفعته إلى الإمبراطور حيث صادق عليه هذا بتاريخ 8 أبريل 1857م، ليتحول بذلك إلى أول أرضية قانونية من طرف الإمبراطورية الفرنسية تعتنى بمشروع شبكة السكك الحديدية بمستعمرة الجزائر، إذ تعتبر هذه الخطوة بداية زوال مرحلة الشك والتخوف لمستقبل التوسع الاستعماري في مستعمرتها، ولقد رسم هذا المشروع المخطط الأول لشبكة السكك الحديدية الجزائرية، والذي كان دعماً لشبكة المواصلات الفرنسية الجزائرية وخاصة منها المسالك والدروب، التي هيئت لتكون الطرق المستقبلية للبلاد. حيث جاء في هذا التقرير ما يلي<sup>38</sup>: (مقتطف من التقرير الشرفي 8 أبريل 1857): " سيدي: لا شك أن فخامتكم يؤمن بأن الوقت قد حان لتدعيم الجزائر بشبكة السكك الحديدية، وهذا لتطوير ودعم نشاطنا الزراعي، وكذا تدعيم مصالح معمرينا في هذا البلاد...". لهذا الغرض فلقد ارتأينا أن تتكون الشبكة من:

محور أساسي يمتد من الشرق إلى الغرب موازي للساحل، يربط المدن الأساسية في العمالات الثلاث ويصل إلى أهم مدن الأسواق الداخلية، شرقاً يعني الجزائر العاصمة وقسنطينة وغرباً بين الجزائر العاصمة ووهران، مع وجود خط نحو تلمسان مروراً بسيدي بلعباس.

تفرعات متعددة تكون عمودية على المحور الرئيسي وتربط الموانئ به، وهذا بهدف ربط عنابة وسكيكدة بقسنطينة، بجاية بسطيف، تنس بالشلف، مستغانم وأرزيو بغليزان.

كما نحيطكم علماً أن الأشغال ستنفذ تدريجياً وفقاً لاحتياجات المستعمرة، كما سيتم إنجاز مختلف أجزاء هذا المشروع تدريجياً أي على حساب احتياجات الاستعمار.

ولقد أشارت نتائج الدراسات السابقة التي قام بها مهندسون، أن لدى المستعمرة ثلاث طرق ومعايير رئيسية لحركة السكان وتجارته، يمكنها أن تضمن بقاء ونجاح سكك الحديد وهي:

- بين الجزائر العاصمة والبلدية.

- بين قسنطينة وسكيكدة أكثر الطرق نشاطاً في المستعمرة.

- بين وهران و Saint denis de Sig بحيث يسمح لنا هذا الخط بتصدير المنتجات الهامة لسهول سيق، تليلات وأغريس<sup>39</sup> ولم يكن منح الرخصة الإمبراطورية لسكك الحديد الجزائرية في 1857م تلبية لطلبات المعمرين فحسب، بل تتجلى في أهداف متعددة عند تحليل التقرير وهي:

إن من أهم الأهداف التي سطرت لإنشاء الخط الجمركي هو إحياء المناطق المعزولة والنائية، وخاصة التي بها أراضي صالحة للزراعة، وهذا عن طريق ربطها بخط سكة الحديد الذي سيعطي حيوية جديدة للأراضي التي سيمر عليها، إذ ستتحول ألياً إلى مناطق مستنقطة للسكان، ومن ثم تحفيز مستوى نمو النشاط الاقتصادي خاصة منه الزراعي، وهذا بعد أن أثبتت التجربة العملية لمهندسي شبكة الطرقات ارتفاع تكاليف الكثير من المقاطع الطولية فيها، وكذا صعوبة شقها، وهذا للخصائص الجغرافية التي تتميز بها المنطقة، حيث



## شبكة السكك الحديدية الفرنسية في الجزائر، من خلال المصادر الفرنسية 1833-1857

لوحظ فيما بعد ارتفاع سعر الأراضي المحاذية لسكة الحديد بعدما عرفت انخفاضا قبل ذلك، بهذا يكون لخط الحديد دور بارز في إحياء المنطقة حضاريا واقتصاديا<sup>40</sup>.

كما سيساهم خط سكة الحديد في إنعاش قطاع التجارة، وهذا على المستويين العسكري والاقتصادي. يتمثل الأول في كونه استراتيجيا، إذ سيمكن هذا الخط من الربط بين المناطق التجارية المتباعدة، والذي كان في السابق يتم التبادل التجاري فيما بينهما بصفة غير مباشرة، وهذا عن طريق وساطة ثالثة، بالإضافة إلى الدعم الذي قدمه إلى شبكة الطرق، حيث عمل على خلق شبكة من الطرق محدودة الطول وهي المقاطع القصيرة التي أنشأت من أجل ربط مخازن سكك الحديد أو محطات القطار بمصادر السلع (مزارع، الورشات والمصانع أو أسواق)<sup>41</sup>.

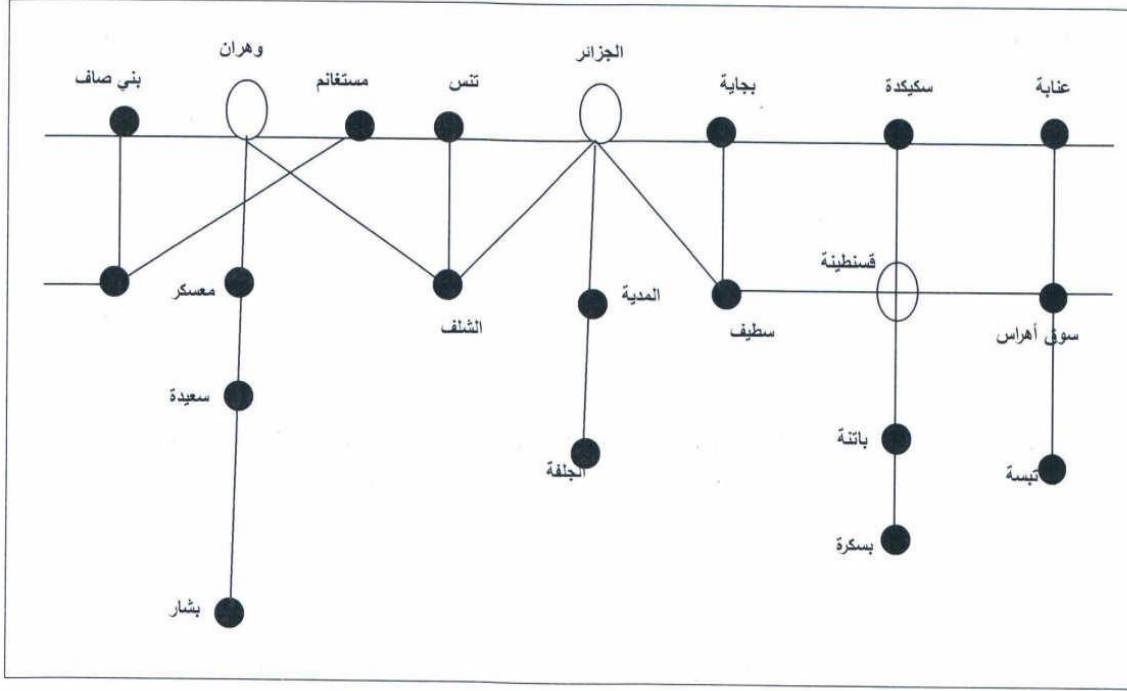
أما الثاني فيتمثل في التسهيلات التقنية التي سيوفرها خط الحديد لقطاع التجارة، والمتعلقة بالشحن بكميات كبيرة، وكذا شحن بعض السلع التي كان شحنها أمرا مستحيلا في السابق مثل: الأغنام والأبقار، ناهيك عن سرعة التنقل التي ستختصر من مجال الرحلة الاقتصادية التي كانت تدوم أياما إلى ساعات معدودة، كما ستسمح بتخفيض تكاليف الرحلة بمستويات كبيرة.

تنشيط الحركات التجارية البحرية للمستعمرة، وهذا عن طريق ربط المدن الداخلية بالموانئ الثلاث الرئيسية: فليب فيل سطورة، ميناء الجزائر وميناء وهران، كما سيحقق المحور المركزي الرابط بين العمالات الثلاث الكبرى، وهران، الجزائر وقسنطينة، وبهذا يحقق خط الحديد وحدة المستعمرة الاتصالية برا وبحرا، والتي سيتحقق بها التكامل الاقتصادي شرق غرب، خلافا للوضعية التي كانت تعيشها من قبل، والتي تعتمد على عزلة ووحدة القبيلة المتفوقعة في الداخل دون الساحل كما سيسمح هذا المحور المركزي بتدعيم الموانئ بالكميات الضخمة من السلع، والتي ستشكل فيما بعد نواة التجارة الخارجية البحرية، خاصة نحو الميتربول والأسواق الأوروبية.

كما هدف مشروع الشبكة المقترح في مرسوم 8 افريل 1857 م إلى ربط المناطق الجنوبية، ونقصد بها طرق القوافل الصحراوية بالشمال، حيث الأسواق المحلية أو الموانئ، وهذا عن طريق الطرق التالية: قسنطينة - بسكرة، الجزائر - الجلفة، وهران - بشار، بتفرعات رئيسية تنطلق من الخط الحديدي المركزي المتجهة نحو الصحراء والموازية لهذه الطرق الذي سبق ذكرها بالإضافة إلى أنه سيبرز الدور الحضاري والاقتصادي للطرق المعبدة الرابطة بين الشمال والجنوب، والتي لم تكن لها أهمية كبيرة من قبل، ولقد تجلى في ما جاء به أصحاب المشاريع السابقة على الخط المحوري وتفرعاته العمودية نحو الصحراء، ومدى الأهمية الإستراتيجية والاقتصادية التي يكتسبها هذا المشروع وهم السادة، Delavign Mac Carthy Warnier et Serpolet حيث علقوا قائلين: "... إن بناء سكك الحديد في التل (الشمال) يمنح للطرق العمودية الموجودة أهمية لم تكن تملكها من قبل ..."<sup>42</sup>، حيث كان المحور المركزي ذو أهمية كبرى، مما يسمح للإدارة الاستعمارية عن طريق هذا المحور احتلال التل الجزائري والسيطرة عليه كليا.

هذا ما يوضح حقيقة أن المشروع لم يصمم لتتبع الطرق المباشرة، بل كان يهدف لضم كل المناطق الهامة حيث يعبر هذا المحور المركزي كل البلاد، من تلمسان إلى سهول تليلات وسيق Mena , Habra والشلف، المتيجة، سهول ووديان بن سليمان، حمزة، واد ساحل، Mdjana سطيف، واد الرمال، بومرزوق، واد زناتي وانتهاء بقسنطينة، وتعتبر هذه المناطق التي يمر عليها المحور المركزي من أخصب الأراضي الزراعية المروية في الجزائر<sup>43</sup>.

### 3.4. المحور المركزي الكبير



#### المصدر: من انجاز الباحث

يعتبر مشروع المحور المركزي شرق - غرب تجديدا في البنية الاقتصادية التحتية للمستعمرة، حيث سيلعب دورا فعالا في تغيير النشاط التجاري التقليدي من الشمال الى الجنوب نحو الساحل، إذ سيتحول اتجاه التجارة إلى شرق - غرب دون إلغاء أو التقليل من أهمية الاتجاه القديم شمال - جنوب، الذي كان يعتمد أساسا على الطرق البرية التي تم إنشائها من طرف الإدارة الفرنسية، هذا الأمر الذي أدى بمخططي (المحور المركزي) لأن يربطوا التفرعات العمودية على الساحل، ونقصد به نقاط التصدير والاستيراد أي بالموانئ بالمحور المركزي (rapport du Marchal Vaillant)، اقتناعا منها بإمكانية تطور الحركة التجارية في الداخل أكثر مما هي عليه في السهول الساحلية التي تفتقر للأراضي الجيدة، خططت الإدارة الاستعمارية لإنشاء خطوط فرعية من الموانئ الرئيسية نحو السهول الداخلية والمحور المركزي.

ومع ذلك لم تكن فكرة المحور المركزي محل اتفاق جميع الأطراف الكل، فالرافضون لهذا المشروع كانوا متأكدين من أنه لن يلعب إلا دورا ثانويا، ولدعم رأيهم أكدوا على أن<sup>44</sup>:

## شبكة السكك الحديدية الفرنسية في الجزائر، من خلال المصادر الفرنسية 1833-1857

- كانت المبادلات بين الجزائر العاصمة وباقي المحطات منعدمة، وهذا دون ذكر ما هي عليه بين هران وقسنطينة، بالإضافة إلى أن المنتج الزراعي للعمالات الثلاث هو نفسه وهذا لن يولد حركة كبيرة في هذا الخط.

- يجري النشاط التجاري عموديا وليس بشكل مواز للساحل، فالروابط التجارية توجد بين المدن الساحلية والنقاط الداخلية.

- لن يقدر هذا المحور على الصمود أمام المنافسة الاقتصادية للسفن والعربات (الملاحة البحرية والطرق). ولم تكن حجج المؤيدين لهذه الفكرة أقل إقناعا، فحسب ما يقولون فإن استمرار وصمود خطوط سكك الحديد لا يرجع إلى المبادلات التجارية بين المحطات الكبرى، ولكن يرجع إلى التجارة بين المحطات العادية في الخط، كما أكدوا على أن ضعف حركة السلع والمسافرين راجع إلى غياب وسائل النقل الملائمة.<sup>45</sup>

ورد Duvernois عن الاعتراض الثاني بقوله أن الإحصائيات الرسمية لسنة 1856 م، قد أشارت إلى أن الموانئ التالية: الجزائر، سكيكدة، وهران تتقاسم نسبة 85 % من الواردات وحوالي 50 % من الصادرات، وحسب نفس الإحصائيات فإن السلع الواردة إلى الجزائر العاصمة توجه للبلدية، مليانة، الشلف غربا والمدية جنوبا، أما السلع القادمة إلى وهران فترسل إلى تلمسان وإلى المناطق الموجودة بين الميناء الرئيسي والشلف، أما في الشرق فتوجه من سكيكدة إلى قسنطينة، سطيف والقبائل الكبرى وإلى جنوب العمالة، (باتنة، بسكرة)، أما السلع المخصصة للتصدير فتأخذ الاتجاه المعاكس للوصول لهذه الموانئ<sup>46</sup>. وهكذا نجد أن الطرق المشار إليها في إحصائيات 1856 م قبل ظهور سكك الحديد، هي نفسها اتجاهات الخط المركزي.

### خاتمة

في الأخير نخلص إلى أن الإدارة الفرنسية قد عانت من ضغوطات الكولون الأوربيين والتيار السان سيموني من أجل التعجيل بمشروع السكة الحديدية في الجزائر، وقد قدموه للإدارة على أساس أنه من أنجع الوسائل لضمان الأمن والاستقرار وفك العزلة عن المناطق النائية.

كما تحمس العسكريون لفعالية السكة الحديدية في إخماد الثورات ووأد المقاومات وذلك عن طريق التنقل بسرعة وبأعداد وعتاد كبيرين. قد حاول أنصار التيار السان سيموني إعطاء مشروع السكة صبغة اقتصادية نفعية تقوم على تحويل خيارات المستعمرة نحو الموانئ ثم إلى الميترربول الفرنسي.

لقد تعددت المشاريع الأولية للشركات التي أرادت الاستثمار في مشروع السكة الحديدية بالجزائر، إلا أنها باءت بالفشل وذلك لارتفاع سعر الفائدة والبنود التي تضمنها دفتر الشروط.

لقد عملت السلطة الرسمية الممثلة في الإمبراطور والحاكم العام بالجزائر على أن تكون شبكة السكة الحديدية من بناء الدولة ومؤسساتها (الجيش، ومصلة الجسور والطرق) بينما عمل المستوطنون الأوربيون على دخول الشركات الأجنبية التي تقوم بعملية الانجاز والتسويق لرأس المال الحر، مما أدى كل هذا الصراع

إلى تأخر صدور قانون التصنيف الخاص بالسكك الحديدية إلى غاية 08 أفريل 1857 على الرغم من حاجة المستعمر الملحة لمثل هذا النقل، كما كان لهذا المرسوم صدى سياسي وشعبي في مستعمرات الجزائر، حيث رحب المستوطنون بصدور هذا القانون كخطوة أولية أعطت الشرعية القانونية لبعض الأعمال التي كانت قد بدأت في بعض الخطوط.

الهوامش:

- 1 Augustin Bernard, (1929) , **L'Algérie**, Paris, librairie Félix Alcan, p 495.
- 2 Frisch, R.J, (1899), **Considération sur la défense de l'Algérie Tunisie et l'Armée d'Afrique**, Paris Henri Charles Lavauzelle édition militaire, p 183.
- 3 Marcel Emerit (1941), **Les saint-simoniens en Algérie**. Edition les belles lettres, Paris, p141.
- 4 Emile Pereire, **projet de loi sur l'Algérie**, 25 Aout 1833, dans le journal Nation.
- 5 Ibid.
- 6 Ibid.
- 7 Marcel Emerit, op cit, p307.
- 8 A.N.O.M.. **Gouvernement général de l'Algérie**, (juin 1844), Conseil général du département d'Alger, projet du chemin de fer Alger- Blida.
- 9 Ibid.
- 10 Ibid.
- 11 : A.N.O.M, F 14 – 1483, projet Randon, chemin de fer Alger- Blida.
- 12 Ibid.
- 13 A.N.O.M, F 14 – 1483, compagnie Couput et Lacrouts.
- 14 Belkacemi, Boualam, (1984), **French railways in Algeria, 1850-1900: A contribution to the study of colonial history**. PhD thesis, University of East Anglia, p 31.
- 15 Bernard Maurice Antoine, (1913), **Les Chemins De Fer Algériens**, Thèse pour le Doctorat est Sciences Politiques et économiques, (Alger), Université de Paris, Faculté de Droit, Adolphe Jourdan Editeur, p2.
- 16 Ibid, p2-3.
- 17 Hamel Louis, (1885), **les chemins de fer Algériens – étude historique sur la constitution du réseau – le classement de 1857**, Alger, Adolphe Jourdan libraire éditeur, pp 9-10.
- 18 Ibid, p10.
- 19 Ibid, pp10-11.
- 20 Bernard Maurice Antoine, op cit, P3.
- 21 Hamel Louis, op cit, 14-21.
- 22 Bernard Maurice Antoine, op cit, p5.

- 23 : A.N.O.M, F14-1483, demande de Rothschild, projet des chemins de fer en Algérie 1856.
- 24 Hamel Louis, op cit, p22-59.
- 25 Bernard Maurice Antoine, op cit, p7.
- 26 Jacques Poggi, Gustave Mercier, (1931), **les chemins de fer D'intérêt général de l'Algérie**, Paris, Larose, P25.
- 27 Ibid.
- 28 Ibid.
- 29 Hamel Louis, op cit, pp 68-69.
- 30 Jacques Poggi, Gustave Mercier, op cit, pp 26-27.
- 31 Ibid.
- 32 Ibid, p 28.
- 33 Bernard Maurice Antoine, op cit, p10.
- 34 Jacques Poggi, Gustave Mercier, op cit, p33.
- 35 Belkacemi, Boualam op cit, P 49.
- 36 Jacques Poggi, Gustave Mercier, op cit, p34.
- 37 Ibid P 20.
- 38 Tuillier, Alphonse – Marie – Pierre, (1900), **régime des chemins de fer Algériens**, Thèse pour le doctorat, Paris, Librairie nouvelle de droit et de jurisprudence Arthur Rousseau éditeur, p16.
- 39 Maurice Antoine Bernard, op cit, p09.
- 40 Ibid.
- 41 Tuillier, Alphonse–Marie–Pierre, op cit, op cit, p26.
- 42 Louis Hamel, op cit, p10.
- 43 Ibid.
- 44 Duvernois, C, (1858), **les chemis de fer Algériens** «in revue de l'orient de l'Algérie et des colonies », V4, p339.
- 45 Ibid, p340.
- 46 Ibid.